

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 641 907 B1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTSCHRIFT

(45) Veröffentlichungstag und Bekanntmachung des
Hinweises auf die Patenterteilung:
13.11.1996 Patentblatt 1996/46

(51) Int Cl.⁶: **E05B 53/00**, E05B 13/00

(21) Anmeldenummer: **94112571.8**

(22) Anmeldetag: **11.08.1994**

(54) **Einrichtung zum Ent- und Verriegeln von zumindest zwei mit Abstand zueinander
angeordneten, schwenkbaren Hauben eines Kraftfahrzeuges**

Device for locking and unlocking at least two vehicle pivoting hoods situated at a distance from each other

Dispositif de verrouillage et de déverrouillage d'au moins deux capots pivotants d'automobile qui sont disposés à distance l'un de l'autre

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT

(30) Priorität: **04.09.1993 DE 4329997**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
08.03.1995 Patentblatt 1995/10

(73) Patentinhaber: **Dr.Ing.h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
D-70435 Stuttgart (DE)**

(72) Erfinder: **Brin, Constantin
D-70469 Stuttgart (DE)**

(56) Entgegenhaltungen:
**DE-A- 3 807 987 FR-A- 760 914
GB-A- 2 039 319 US-A- 4 003 227**

EP 0 641 907 B1

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist. (Art. 99(1) Europäisches Patentübereinkommen).

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Einrichtung zum Ent- und Verriegeln von zumindest zwei mit Abstand zueinander angeordneten, schwenkbaren Hauben eines Kraftfahrzeuges gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

Bei einem bekannten Kraftfahrzeug der eingangs genannten Gattung (Porsche 911 Cabrio) ist für eine im Bugbereich angeordnete erste Haube und eine im Heckbereich vorgesehene zweite Haube jeweils eine Einrichtung zum Entriegeln vom Fahrgastraum aus vorgesehen, wobei für jede Haube im Fahrgastraum eine separate Bedienungseinrichtung mit einem Betätigungsgriff ausgebildet ist. Die Bedienungseinrichtung für die vordere Haube ist an der Innenseite der A-Säule vorgesehen, wogegen an der B-Säule eine Bedienungseinrichtung für die hintere Haube angebracht ist. Letztere Bedienungseinrichtung ist nur bei geöffneter Fahrzeugseitentür zugänglich, so daß bei offenem Fahrzeug und verschlossener Fahrzeugseitentür die hintere Haube nicht von unbefugten Personen entriegelt werden kann.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Einrichtung zum Ent- und Verriegeln von zumindest zwei mit Abstand zueinander angeordneten, schwenkbaren Hauben eines vorzugsweise offenen Personenkraftwagens so weiterzubilden, daß sie bei vereinfachtem Aufbau kostengünstig herstellbar ist und darüber hinaus einen wirkungsvollen Diebstahlschutz bei offenem Fahrzeug darstellt.

Erfindungsgemäß wird dies durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruches 1 gelöst. Weitere, die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltende Merkmale enthalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch die Anordnung einer gemeinsamen Bedienungseinrichtung mit einem zentralen Zylinderschloß für die Betätigungsgriffe beider Hauben eine im Aufbau einfache und kostengünstige Einrichtung geschaffen wird, wobei bei verriegeltem Schließzylinder ein wirksamer Schutz gegen das unbefugte Entriegeln der beiden Hauben bei offenem Fahrzeug gegeben ist.

Bei verriegeltem Schließzylinder liegen angeformte Rasten der beiden Betätigungsgriffe formschlüssig an den Außenseiten des Schloßgehäuses an, so daß die Betätigungsgriffe nicht in eine Wirkstellung bewegt werden können. Bei entriegeltem Schließzylinder wird das federbelastete Schloßgehäuse selbsttätig nach außen bewegt, wodurch die Rasten der Betätigungsgriffe mit vertieften Aussparungen des Schloßgehäuses zusammenwirken und ein Verschwenken der Betätigungsgriffe und somit ein Entriegeln der Hauben ermöglichen.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und wird im folgenden näher erläutert:

Es zeigt

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht von schräg hinten auf einen Personenkraftwagen mit oben offener Karosserie und einer Einrichtung zum Ent- und Verriegeln von zumindest zwei beabstandeten Hauben,

Fig. 2 eine Einzelheit X der Fig. 1 in größerem Maßstab,

Fig. 3 die Einzelteile der Einrichtung zum Ent- und Verriegeln in Explosionsdarstellung,

Fig. 4 einen Schnitt nach der Linie IV-IV der Fig. 2 mit verriegeltem Zylinderschloß,

Fig. 5 einen Schnitt entsprechend Fig. 4 mit entriegeltem Zylinderschloß.

In Fig. 1 ist ein Personenwagen 1 dargestellt, dessen Aufbau 2 seitliche Türen 3, einen eine Windschutzscheibe 4 aufnehmenden Windschutzscheibenrahmen 5, eine im Bugbereich 6 angeordnete erste Haube 7 sowie eine im Heckbereich 8 vorgesehene zweite Haube 9 aufweist. Zum Ent- und Verriegeln der beiden schwenkbaren Hauben 7, 9 ist eine Einrichtung 10 vorgesehen, die von einem Fahrgastraum 11 des vorzugsweise oberhalb einer Gürtellinie 12 offen ausgebildeten Personenkraftwagens 1 aus betätigbar ist. Jeder Haube 7, 9 ist ein herkömmliches Schloß 13, 14 zugeordnet, wobei jedes Schloß 13, 14 über ein Verbindungselement 15, 16 mit einer gemeinsamen Bedienungseinrichtung 17 verbunden ist. Die Verbindungselemente 15, 16 werden im Ausführungsbeispiel durch Bowdenzüge gebildet. Sie können jedoch auch als Gestänge oder dergleichen ausgebildet sein.

Die gemeinsame Bedienungseinrichtung 17 ist an der Innenseite eines seitlich außenliegenden Längsträgers (Schwellers) oder auf dem Mitteltunnel angebracht und umfaßt ein langgestrecktes Lagergehäuse 18, das Betätigungsgriffe 19, 20 für die Hauben 7, 8 und ein zentrales Zylinderschloß 21 aufnimmt (Fig. 2).

Das Zylinderschloß 21 ist in einem mittleren Bereich der Längserstreckung des Lagergehäuses 18 angeordnet und umfaßt ein Schloßgehäuse 22 und einen im Schloßgehäuse 22 aufgenommenen Schließzylinder 23, der mittels eines nicht näher dargestellten Schlüssels von einer Verriegelungsstellung A in eine Entriegelungsstellung B bewegbar ist und umgekehrt. Als Schlüssel wird vorzugsweise der Zündschlüssel verwendet, der zudem für sämtliche anderen Schließeinrichtungen des Fahrzeuges (Handschuhkasten, Türen, Kofferraum) verwendbar ist, so daß mit einem einzigen Schlüssel sämtliche Schließeinrichtungen betätigbar sind.

Gemäß Fig. 3 ist der Schließzylinder 23 in eine zylindrische Öffnung 24 des Schloßgehäuses 22 eingesetzt und wird durch einen federnden Haltebügel 25 in axialer Richtung fixiert. Der Haltebügel 25 wirkt mit einer Ringnut 26 des Schließzylinders 23 formschlüssig zusammen. Gebogene Endabschnitte des U-förmigen Haltebügels 25 sind durch Aussparungen des Schloßgehäuses 22 hindurchgeführt und überragen

das Schloßgehäuse 22. An seinem unteren Ende weist der Schließzylinder 23 einen angeformten, vorstehenden Exzenter 27 auf, der mit einer darunterliegenden Aussparung 28 eines federbelasteten verschiebbaren Verriegelungsgliedes 29 zusammenwirkt. Das federbelastete Verriegelungsglied 29 ist in einer Ausnehmung 30 des Schloßgehäuses 22 verschiebbar gelagert (in Richtung der Längserstreckung des Lagergehäuses 18). Das Schloßgehäuse 22 ist in eine korrespondierende Aufnahmeöffnung 31 des Lagergehäuses 18 eingesetzt und umfaßt einen ersten, etwa prismatisch ausgebildeten Bereich 32, an den sich nach unten hin ein zweiter, abschnittsweise zylindrisch ausgebildeter Bereich 33 anschließt. Die beiden Betätigungsgriffe 19, 20 erstrecken sich benachbart von gegenüberliegenden, querverlaufenden Außenwandungen 34, 35 des Schloßgehäuses 22, wobei angeformte Rasten 36, 37 beider Betätigungsgriffe 19, 20 mit den Außenwandungen 34, 35 des Schloßgehäuses 22 in Wirkverbindung stehen.

Bei verriegeltem Schließzylinder 23 (Verriegelungsstellung A; Fig. 4) hintergreift das mit dem Exzenter 27 zusammenwirkende, federbelastete Verriegelungsglied 29 einen Bodenabschnitt 38 des Lagergehäuses 18 und die Rasten 36, 37 beider Betätigungsgriffe 19, 20 liegen an den ebenen Außenseiten der Außenwandungen 34, 35 des Schloßgehäuses 22 formschlüssig an, wodurch die Betätigungsgriffe 19, 20 in ihrer Verriegelungsstellung A fixiert sind und sich nicht verschwenken lassen.

Eine mit dem Verriegelungsglied 29 durch eine Schraube verbundene Rolle 39 verläuft dabei mit Abstand zum darüberliegenden Bodenabschnitt 38.

Bei einer Drehbewegung des in den Schließzylinder 23 eingeführten, nicht näher dargestellten Schlüssels wird der Exzenter 27 verschwenkt (Fig. 5), wodurch sich das Verriegelungsglied 29 nach innen bewegt und außer Eingriff mit dem Bodenabschnitt 38 des Lagergehäuses 18 gelangt. Das Schloßgehäuse 23 wird durch die es umgebende Druckfeder 40 in axialer Richtung bewegt und zwar so lange, bis die Rolle 39 an der Unterseite des Bodenabschnitts 38 anliegt (Fig. 5). Die Rolle 39 begrenzt also die axiale Hubbewegung des Schloßgehäuses 22, nachdem der Schließzylinder 23 in seine Entriegelungsstellung bewegt wurde.

In dieser Entriegelungsstellung wirken durch die Axialverschiebung (Hub H) des Schloßgehäuses 22 die Rasten 36, 37 beider Betätigungsgriffe 19, 20 mit vertieften Aussparungen 41, 42 des Schloßgehäuses 22 zusammen, dergestalt, daß in dieser Stellung ein Verschwenken eines oder beider Betätigungsgriffe 19, 20 und somit ein Entriegeln einer oder beider Hauben 7, 9 ermöglicht wird.

Die Aussparungen 41, 42 erstrecken sich über einen wesentlichen Teil der Breite der gegenüberliegenden Außenwandungen 34, 35 des Schloßgehäuses 22, wobei die Außenwandungen 34, 35 quer zur Längserstreckung des Lagergehäuses 18 verlaufen (Fig. 3).

Die beiden Betätigungsgriffe 19, 20 sind um quer zur Längserstreckung des Lagergehäuses 18 ausgerichtete Drehachsen 43, 44 schwenkbar am Lagergehäuse 18 gelagert. Die Drehachsen 43, 44 werden durch Bolzen, Stifte oder dergleichen gebildet, wobei Endabschnitte im Lagergehäuse 18 aufgenommen sind. Gemäß Fig. 3 verlaufen die Drehachsen 43, 44 benachbart den Außenwandungen 34, 35 des Schloßgehäuses 22. Die Betätigungsgriffe 19, 20 sind durch Zugfedern 45, 46 mit dem Lagergehäuse 18 verbunden. In der Verriegelungsstellung A der Bedienungseinrichtung 17 verlaufen längliche Griffabschnitte 47, 48 der Betätigungsgriffe 19, 20 etwa parallel zur Oberseite des Lagergehäuses 18, wobei die Griffabschnitte 47, 48 abschnittsweise auf Aussparungen 49, 50 von seitlichen Wandungen 51, 52 aufliegen und das Lagergehäuse 18 nach außen hin überragen.

Im Bereich der Drehachsen 43, 44 weisen beide Betätigungsgriffe 19, 20 Querschnittserweiterungen 53, 54 auf. Von diesen Querschnittserweiterungen 53, 54 sind örtlich schmale aufrechte Stege 55, 56 nach unten hin weggeführt, die endseitig mit zylindrischen Aufnahmen 57, 58 für die Endabschnitte 59, 60 der Verbindungselemente 15, 16 versehen sind.

Die zylindrischen Endabschnitte 59, 60 werden ähnlich wie bei Fahrradbremsen in die Aufnahmen 57, 58 eingeführt, wobei an den Aufnahmen 57, 58 Schlitzöffnungen für die Seilabschnitte der Bowdenzüge vorgesehen sind.

Die Stege 55, 56 und die Aufnahmen 57, 58 an den beiden Betätigungsgriffen 19, 20 sind in Querrichtung gesehen versetzt zueinander ausgebildet.

Gemäß den Fig. 2 und 3 ist das vordere Schloß 13 über das Verbindungselement 15 mit dem - in Fahrtrichtung gesehen - hintenliegenden Betätigungsgriff 19 verbunden, wogegen das hintere Schloß 14 über das Verbindungselement 16 an dem vorneliegenden Betätigungsgriff 20 angeschlossen ist. Innerhalb des Lagergehäuses 18 verlaufen die Verbindungselemente 15, 16 (Bowdenzüge) mit seitlichem Abstand zueinander.

Die vorstehenden Rasten 36, 37 der Betätigungsgriffe 19, 20 werden jeweils durch rechtwinkelig aneinandergesetzte Wandabschnitte 61, 62 gebildet, die über stufenförmige oder gerundete Übergangsbereiche an die Griffabschnitte 47, 48 und die Querschnittserweiterungen 53, 54 angeschlossen sind.

Die an den Außenwandungen 34, 35 vorgesehenen Aussparungen 41, 42 setzen sich jeweils aus einem ersten, schrägverlaufenden unteren Abschnitt 63 und einem zweiten, kreisbogenförmigen oberen Abschnitt 64 zusammen, wobei beide Abschnitte 63, 64 winkelig aneinandergesetzt sind.

Auf dem ersten geradlinigen Abschnitt 63 liegt der Wandabschnitt 61 des verschwenkten Betätigungsgriffs 19, 20 auf, wogegen der zweite Abschnitt 64 unter Bildung eines Spaltes zum Wandabschnitt 62 der Rasten 36, 37 verläuft (Fig. 5).

Radieneinsatzpunkt des kreisbogenförmigen Ab-

schnitts 64 ist die Drehachse 43, 44 des jeweiligen Betätigungsgriffes 19, 20.

Patentansprüche

1. Einrichtung zum Ent- und Verriegeln von zumindest zwei mit Abstand zueinander angeordneten, schwenkbaren Hauben (7,9) eines Kraftfahrzeuges (1), insbesondere eines Personenkraftwagens mit oben offener Karosserie, wobei jede Haube (7,9) ein Schloß (13,14) aufweist, das über ein Verbindungselement (15,16) mit einem Betätigungsgriff (19,20) einer Bedienungseinrichtung (17) verbunden ist und beide Hauben (7,9) vom Fahrgastraum aus entriegelbar sind, **dadurch gekennzeichnet**, daß beide Betätigungsgriffe (19, 20) einer gemeinsamen Bedienungseinrichtung (17) zugeordnet sind, die ein Lagergehäuse (18) mit einem zentralen Zylinderschloß (21) umfaßt, wobei angeformte Rasten (36, 37) beider Betätigungsgriffe (19, 20) mit den Außenwandungen (34, 35) des Schloßgehäuses (22) des Zylinderschlösses (21) in Wirkverbindung stehen.

2. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß in einer Verriegelungsstellung (A) eines im Schloßgehäuse (22) aufgenommenen Schließzylinders (23) die Rasten (36, 37) beider Betätigungsgriffe (19, 20) formschlüssig an den Außenseiten der Außenwandungen (34, 35) des Schloßgehäuses (22) anliegen und somit die Betätigungsgriffe 19, 20) in ihrer Ruhestellung fixieren.

3. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß in einer Entriegelungsstellung (B) des im Schloßgehäuse (22) angeordneten Schließzylinders (23) das Schloßgehäuse (22) durch eine Druckfeder (40) nach außen gedrückt wird, wodurch die Rasten (36, 37) beider Betätigungsgriffe (19, 20) mit Aussparungen (41, 42) des Schloßgehäuses (22) zusammenwirken, dergestalt, daß in dieser Stellung ein Verschwenken des oder der Betätigungsgriffe (19, 20) und somit ein Entriegeln zumindest einer der beiden Hauben (7, 9) erfolgt.

4. Einrichtung nach den Ansprüchen 2 und 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Schließzylinder (23) mittels eines Schlüssels betätigbar ist, wobei als Schlüssel vorzugsweise der Zündschlüssel verwendet wird, der auch für alle anderen Schließeinrichtungen des Fahrzeuges verwendbar ist.

5. Einrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Betätigungsgriffe (19, 20) an gegenüberliegenden Seiten eines oberen, prismatischen Bereichs (32) des Schloßgehäuses (22) an-

geordnet sind.

6. Einrichtung nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Schließzylinder (23) an seinem unteren Ende einen Exzenter (27) aufweist, der mit einem federbelasteten, verschiebbaren Verriegelungsglied (29) zusammenwirkt, wobei das Verriegelungsglied (29) in einer Ausnehmung (30) des Schloßgehäuses (22) verschiebbar gelagert ist.

7. Einrichtung nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Verriegelungsglied (29) bei verriegeltem Schließzylinder (23) einen Bodenabschnitt (38) des Lagergehäuses (18) hintergreift.

8. Einrichtung nach einem Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß am Verriegelungsglied (29) eine Rolle (39) befestigt ist, die die Hubbewegung des Schloßgehäuses (22) dadurch begrenzt, daß sie sich an der Unterseite des Bodenabschnitts (38) abstützt, wenn das Schloßgehäuse (22) durch die Druckfeder (40) nach oben bewegt wird.

9. Einrichtung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß jede vorstehende Raste (36, 37) durch rechtwinkelig aneinandergesetzte Wandabschnitte (61, 62) gebildet wird, die über stufenförmige oder gerundete Übergangsbereiche an ebene Griffabschnitte (47, 48) und Querschnittserweiterungen (53, 54) der Betätigungsgriffe (19, 20) angeschlossen sind.

10. Einrichtung nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß sich jede Aussparung (41, 42) aus einem ersten, schräg verlaufenden unteren Abschnitt (63) und einem zweiten, kreisbogenförmigen oberen Abschnitt (64) zusammensetzt, wobei auf dem ersten Abschnitt (63) der Wandabschnitt (61) des verschwenkten Betätigungsgriffs (19, 20) aufliegt, wogegen der kreisbogenförmige Abschnitt (64) unter Bildung eines Spaltes zum zweiten Wandabschnitt (62) der Rasten (36, 37) verläuft.

Claims

1. A device for locking and unlocking at least two pivotable covers (7, 9) of a motor vehicle (1) arranged at a distance from each other, in particular of a passenger car with bodywork open at the top, wherein each cover (7, 9) comprises a lock (13, 14) connected to an actuating switch (19, 20) of an operating device (17) by way of a connecting member (15, 16), and the two covers (7, 9) can be unlocked from the passenger compartment, **characterized in that** the two actuating switches (19, 20) are associated with a common operating device (17) comprising a

support housing (18) with a central cylinder lock (21), wherein integrally moulded catches (36, 37) of the two actuating switches (19, 20) are operatively connected to the outer walls (34, 35) of the housing (22) of the cylinder lock (21).

2. A device according to Claim 1, **characterized in that** in a locking position (A) of a closing cylinder (23) mounted in the lock housing (22) the catches (36, 37) of the two actuating switches (19, 20) rest with positive locking against the outsides of the outer walls (34, 35) of the housing (22) and thus fix the actuating switches (19, 20) in the rest position thereof.

3. A device according to Claim 1, **characterized in that** in an unlocking position (B) of the closing cylinder (23) arranged in the lock housing (22) the said lock housing (22) is pressed outwards by a compression spring (40), as a result of which the catches (36, 37) of the two actuating switches (19, 20) cooperate with recesses (41, 42) of the lock housing (22), in such a way that in this position the actuating switch or switches (19, 20) is or are pivoted and so at least one of the two covers (7, 9) is unlocked.

4. A device according to Claims 2 and 3, **characterized in that** the closing cylinder (23) is actuable by means of a key, wherein the key used is preferably the ignition key which can also be used for all the other closing devices of the vehicle.

5. A device according to Claim 1, **characterized in that** the actuating switches (19, 20) are arranged on opposite sides of an upper, prism-shaped area (32) of the lock housing (22).

6. A device according to Claim 2, **characterized in that** the closing cylinder (23) is provided at the lower end thereof with an eccentric (27) which cooperates with a springloaded displaceable locking member (29), wherein the locking member (29) is mounted displaceably in a recess (30) in the lock housing (22).

7. A device according to Claim 6, **characterized in that** the locking member (29) engages behind a base portion (38) of the bearing housing (18) when the closing cylinder (23) is locked.

8. A device according to Claim 7, **characterized in that** a roller (39) is secured to the locking member (29), the roller (39) limiting the lifting movement of the lock housing (22) by being supported against the underside of the base portion (38) when the lock housing (22) is moved upwards by the compression spring (40).

9. A device according to one or more of the preceding Claims, **characterized in that** each projecting catch (36, 37) is formed by wall portions (61, 62) abutting at a right angle to each other and adjoining flat switch portions (47, 48) and cross-sectional enlargements (53, 54) of the actuating switches (19, 20) by way of stepped or rounded transition areas.

10. A device according to Claim 9, **characterized in that** each recess (41, 42) is formed by a first, obliquely extending lower portion (63) and a second, arcuate upper portion (64), wherein the wall portion (61) of the pivoted actuating switch (19, 20) rests against the first portion (63), whereas the arcuate portion (64) extends towards the second wall portion (62) of the catches (36, 37) while forming a gap.

Revendications

1. Dispositif de déverrouillage et de verrouillage d'au moins deux capots (7, 9) pivotants, espacés l'un de l'autre, d'un véhicule automobile (1), en particulier d'une voiture de tourisme avec carrosserie ouverte sur le dessus, dans lequel chaque capot (7, 9) présente une serrure (13, 14) qui est reliée, par un élément de liaison (15, 16), avec une poignée d'actionnement (19, 20) d'un dispositif de commande (17) et les deux capots (7, 9) peuvent être déverrouillés à partir de l'habitacle, caractérisé en ce que les deux poignées d'actionnement (19, 20) sont associées à un dispositif de commande (17), commun, qui comporte un boîtier d'appui (18) avec une serrure à cylindre (21) centrale, des organes d'arrêt (36, 37) venus de moulage des deux poignées d'actionnement (19, 20) étant en liaison active avec les parois extérieures (34, 35) du boîtier de serrure (22) de la serrure à cylindre (21).

2. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que dans une position de verrouillage (A) d'un cylindre de fermeture (23), logé dans le boîtier de serrure (22), les organes d'arrêt (36, 37) des deux poignées d'actionnement (19, 20) s'appliquent, par concordance de forme, contre les côtés extérieurs des parois extérieures (34, 35) du boîtier de serrure (22) et fixent ainsi les poignées d'actionnement (19, 20) dans leur position de repos.

3. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que dans une position de déverrouillage (B) du cylindre de fermeture (23), placé dans le boîtier de serrure (22), le boîtier de serrure (22) est pressé vers l'extérieur par un ressort de pression (40), les organes d'arrêt (36, 37) des deux poignées d'actionnement (19, 20) coopérant avec les découpes (41, 42) du boîtier de serrure (22), de manière que dans cette position il se produise un pivotement du

ou des poignée(s) d'actionnement (19, 20) et donc un déverrouillage d'au moins l'un des deux capots (7, 9).

4. Dispositif selon les revendications 2 et 3, caractérisé en ce que le cylindre de fermeture (23) est actionnable au moyen d'une clé, la clé de contact, qui est utilisable aussi pour tous les autres dispositifs de fermeture du véhicule, étant de préférence utilisée comme clé. 5
10

5. Dispositif selon la revendication 1, caractérisé en ce que les poignées d'actionnement (19, 20) sont placées sur des côtés opposés d'une zone prismatique supérieure (32) du boîtier de serrure (22). 15

6. Dispositif selon la revendication 2, caractérisé en ce que le cylindre de fermeture (23) présente, à son extrémité inférieure, un excentrique (27), qui coopère avec un organe de verrouillage (29) déplaçable, soumis à l'action d'un ressort, l'organe de verrouillage (29) étant monté déplaçable dans un évidement (30) du boîtier de serrure (22). 20

7. Dispositif selon la revendication 6, caractérisé en ce que l'organe de verrouillage (29) passe derrière une portion de fond (38) du boîtier d'appui (18), lorsque le cylindre de fermeture (23) est verrouillé. 25

8. Dispositif selon la revendication 7, caractérisé en ce que sur l'organe de verrouillage (29) est fixé un rouleau (39), qui limite la course du boîtier de serrure (22), en ce qu'il prend appui contre la face inférieure de la portion de fond (38), lorsque le boîtier de serrure (22) est déplacé vers le haut par le ressort de pression (40). 30
35

9. Dispositif selon une ou plusieurs des revendications précédentes, caractérisé en ce que chaque organe d'arrêt (36, 37) saillant est formé par des portions de paroi (61, 62), placées l'une contre l'autre à angle droit, qui, par des zones de transition en gradins ou arrondies, sont raccordées à des portions de poignée (47, 48) planes et des élargissements de section transversale (53, 54) des poignées d'actionnement (19, 20). 40
45

10. Dispositif selon la revendication 9, caractérisé en ce que chaque découpe (41, 42) est constituée d'une première portion (63) inférieure, s'étendant obliquement et d'une seconde portion (64) supérieure, en arc de cercle, la portion de paroi (61) de la poignée d'actionnement (19, 20) pivotée reposant sur la première portion (63), tandis que la portion (64) en arc de cercle s'étend en formant une fente par rapport à la seconde portion de paroi (62) des organes d'arrêt (36, 37). 50
55

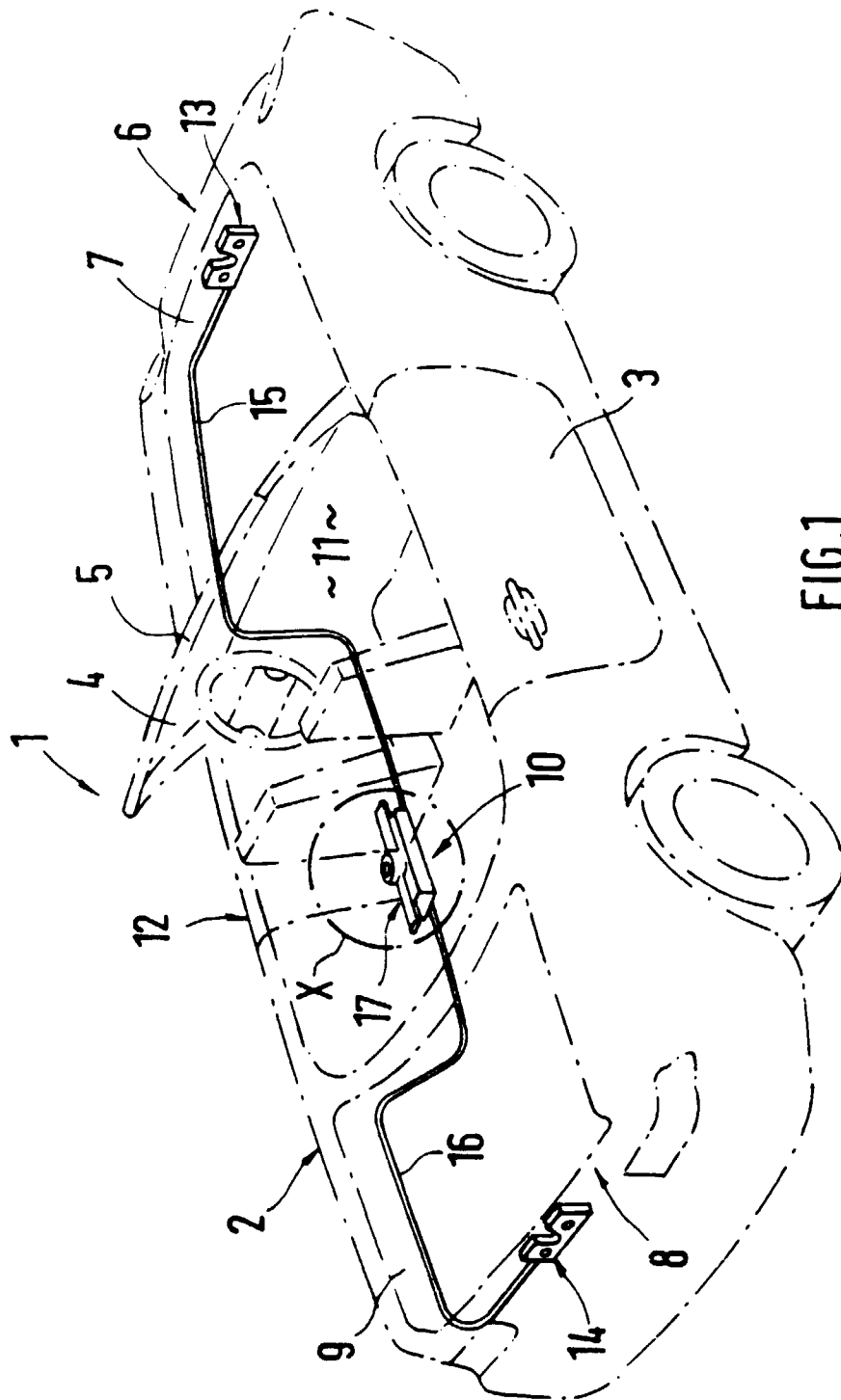
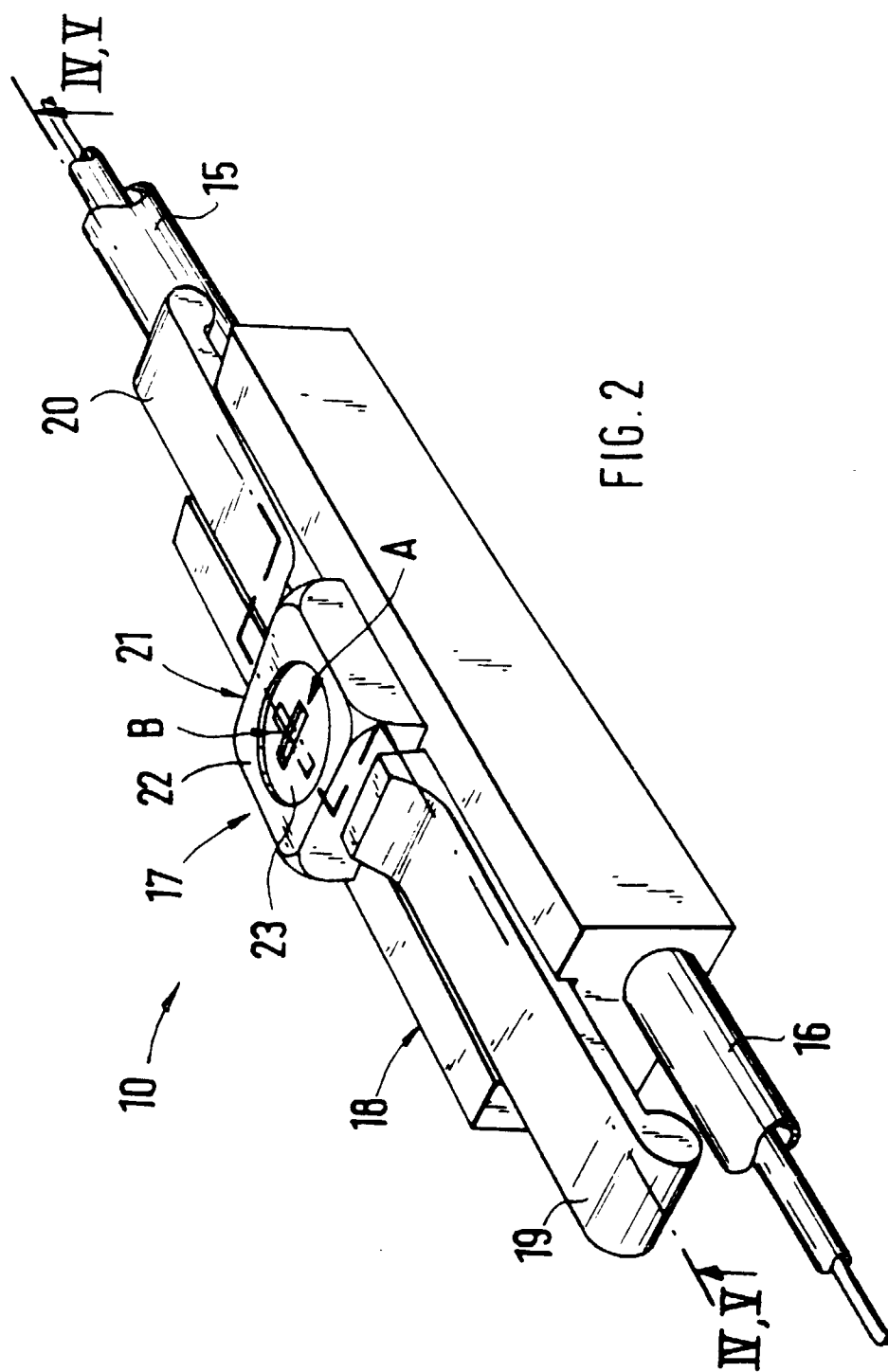
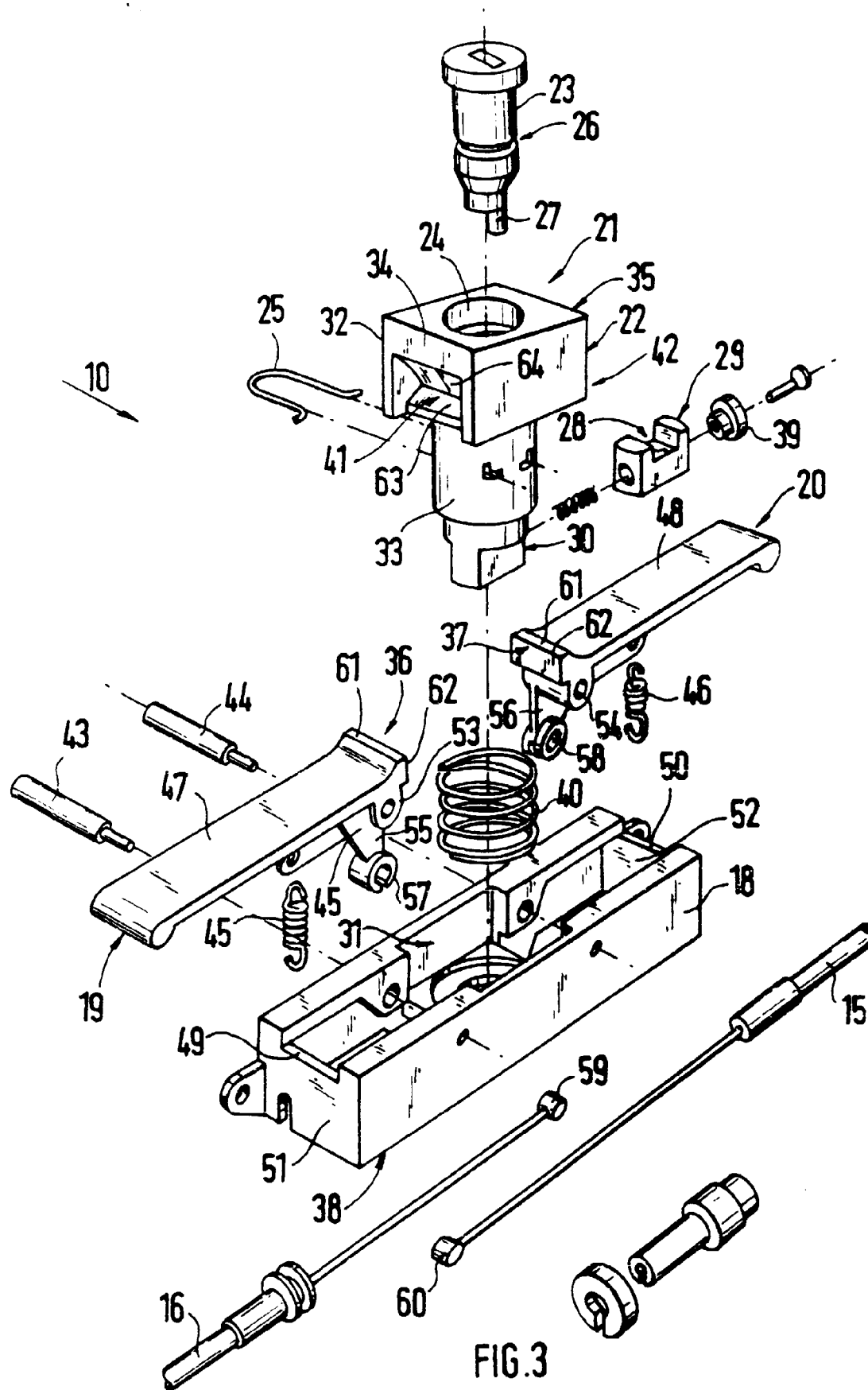


FIG.1





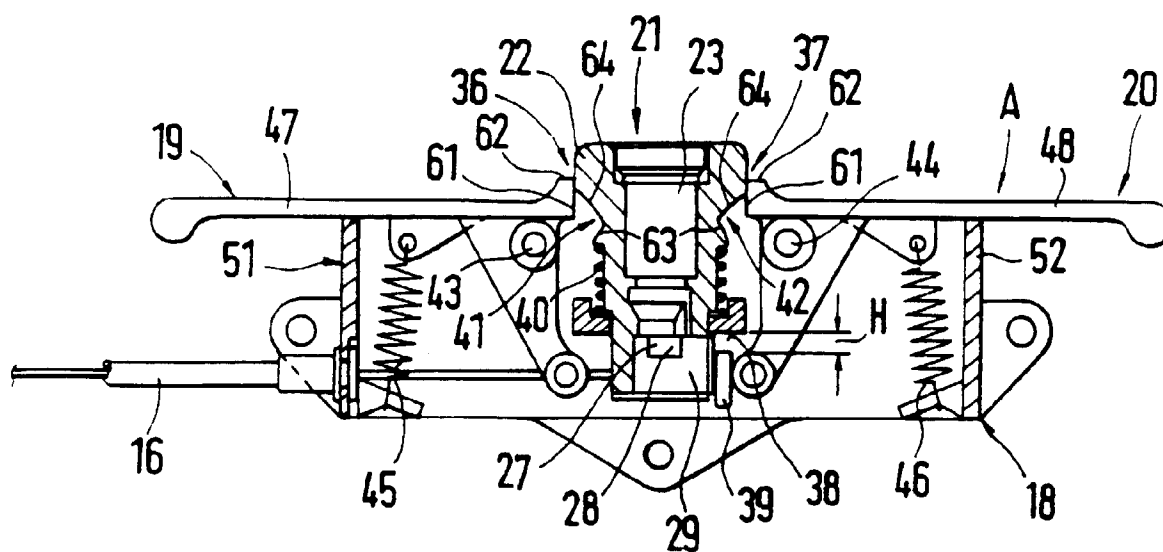


FIG. 4

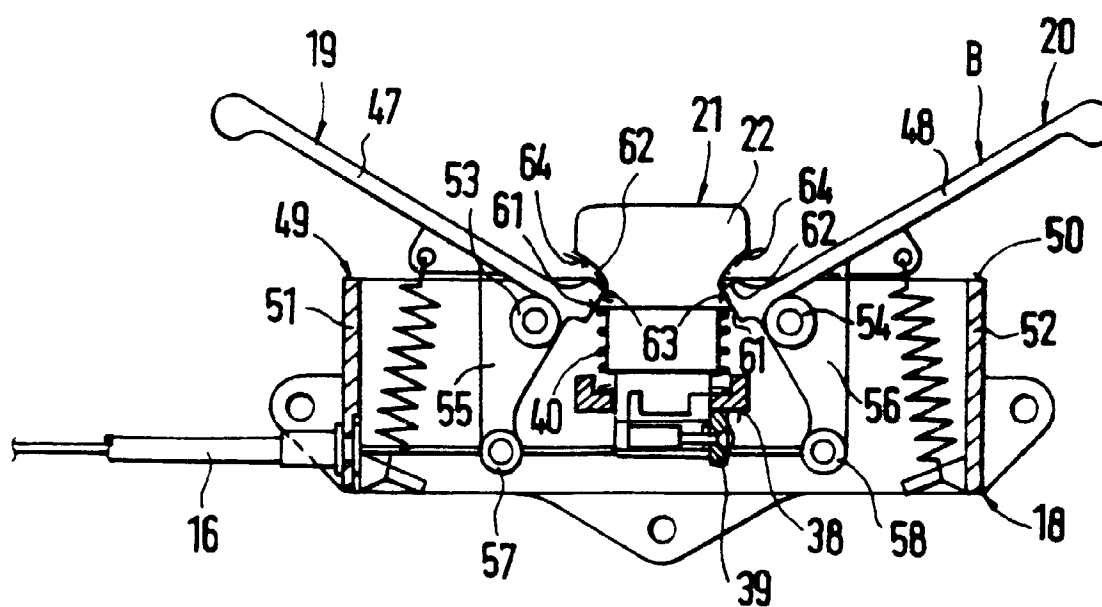


FIG. 5